

структура суспільного споживання; формувалася інститут соціальної відповідальності та партнерства; відбувалося становлення комерційної освіти. Водночас під впливом низки чинників, таких як несприятлива економічна політика уряду, вибіркового характеру заходів державної підтримки, тривале збереження кріпосних традицій, витіснення національного підприємництва зі стратегічних галузей господарства внаслідок експансії іноземного капіталу – не було досягнуто загального позитивного соціального ефекту від розвитку підприємництва. На межі XIX–XX ст. загострюється низка негативних тенденцій, а саме: поглиблення соціальної нерівності, зниження рівня життя основної частки населення, відсутність соціального захисту та зростання соціальної напруги.

2.8. Інституційні умови розвитку підприємництва в працях представників Київської політекономічної школи

Розвиток промисловості здійснив вплив як на урядову політику Російської імперії, так і на економічну думку того часу, поставивши на порядок денний питання про створення інституційного середовища, яке б сприяло господарському поступу на ринкових засадах. Обґрунтування відповідного організаційно-законодавчого забезпечення, цінової та митної політики, фабричного та антимонопольного законодавства знайшло своє відображення у багатому науково-практичному доробку представників Київської політекономічної школи. Вона стала найбільш потужним науковим осередком, який досліджував стан та динаміку розвитку господарства і пропонував шляхи формування підприємницького середовища.

Очолював Київську політекономічну школу Микола Християнович Бунге (1823–1895 рр.) – ректор Імператорського університету Св. Володимира у Києві (1859–1862 рр., 1871–1875 рр., 1878–1880 рр.), міністр фінансів (1881–1886 рр.) та голова Комітету міністрів Російської імперії (1887–1895 рр.). Постать вченого приваблювала перспективних учнів, які розвивали та поширювали його ідеї. Так, друге та третє покоління наукової школи (згідно з сучасним підходом до групування персонального складу) утворили Дмитро Іванович Піхно (1853–1909 рр.), Афіноген Якович Антонович (1848–1917),

Микола Мартиніанович Цитович (1861–1919), а також Роман Михайлович Орженцький (1863–1923 рр.), Олександр Дмитрович Білімович (1876–1963 рр.), Євген Євгенович Слуцький (1880–1948 рр.).

У вітчизняній економічній думці другої половини XIX – початку XX ст., яка сприйняла весь спектр здобутків світової економічної науки щодо визначення ролі держави у господарському житті суспільства (див. табл. 2.28), Київська політекономічна школа посідала,

Таблиця 2.28

Напрями оцінки економічної ролі держави представниками української економічної думки другої половини XIX – початку XX ст.

Напрямки	Представники	Ідейні витоки (елементи методології західноєвропейських шкіл та напрямів економічної думки)
Захисники нерегульованого товарно-господарського ладу	І.В. Вернадський, Т.Ф. Степанов, М.Х. Бунге (на ранньому етапі наукової діяльності)	Класична політична економія
Прихильники сильної, постійно зростаючої ролі держави	П.П. Мігулін	Класична політична економія, Історична школа
	М.І. Зібер	Марксизм
Прихильники ринкового господарства, які виступали за поєднання можливостей ринкового механізму та державних регулюючих дій	М.Х. Бунге (на зрілому етапі наукової діяльності), Д.І. Піхно, Г.М. Цехановецький, В.Я. Железнов, О.Д. Білімович, К.Г. Воблій, П.І. Фомін, В.Ф. Левитський, О.М. Миклашевський, М.М. Соболев, М.І. Туган-Барановський	Історична школа, Марксизм, Класична політична економія

Джерело: розроблено автором за: Коропецький І.-С. Українські економісти XIX століття та західна наука. Київ: Либідь, 1993. 192 с.; Сайкевич О.Д. Питання державного регулювання економіки у світовій та вітчизняній

економічній думці XIX – початку XX століття: курс лекцій. Житомир: Державний агрокологічний університет, 2002. 34 с.; Фещенко В.М. Дослідження проблем становлення та розвитку ринкового господарства в працях економістів України другої половини XIX – початку XX ст.: монографія. КНЕУ, 2003. 187 с.

використовуючи термінологію І. Вернадського, проміжну позицію між «позитивним» (безпосередня участь уряду у економічній життєдіяльності народу) та «негативним» (заперечує корисність втручання уряду) напрямками³⁷⁸. Її основу становила теорія німецького економіста XIX ст. Ф. Ліста, який виступив з різкою критикою вчення А. Сміта про свободу торгівлі та невтручання держави в економіку. Згідно з цією позицією, розвиток економіки на ринкових засадах полягав у необхідності поєднання можливостей ринкового механізму та державних регулюючих дій. Основними питаннями, які розглядали представники Київської політекономічної школи у контексті становлення інституційних умов промислового підприємництва були такі: регулювання підприємницької діяльності, митна та податкова політика, фабричне та антимонопольне законодавство, регулювання банківської діяльності, розвиток комерційного кредиту тощо.

Як відомо, у 70–80-х роках XIX ст. окреслилися монополістичні тенденції в розвитку економіки. В науковій літературі впродовж досліджуваного періоду ставлення до монополій змінювалось: якщо в 70–80-х роках XIX ст. воно набувало явно позитивного характеру, то на межі XIX–XX ст. було переважно негативним. У тогочасній періодиці писали про негативний вплив монополій на життя суспільства: «Синдикатами наповнена наша дійсність, – зазначено у журналі «Финансовое обозрение» за 1913 р., – від них стогне казна і обиватель, нарікає на їхню діяльність Волзьке пароплавство і все російське земство, скаржиться на них кожне місто, якому доводиться захищати обивателя і себе то від освітлювального тресту, то від електричного синдикату, то від угоди м'ясників та

³⁷⁸Вернадский И. В. Очерк истории политической экономии. Сочинение И. Вернадского, Ординарного профессора политической экономии и статистики в Главном педагогическом институте и пр. С-Петербург: Редакция Экономического указателя, 1858. С. 1–2.

дровників»³⁷⁹. Монополізація економіки відповідним чином відобразилася на державному регулюванні, якому була притаманна антимонопольна політика, особливо у роки економічного піднесення.

Питання сутності монополій та їхньої діяльності жваво обговорювалось у науковій літературі другої половини XIX – початку XX ст. У квітні 1885 р. на засіданні Київського юридичного товариства Д. Піхно виступив з доповіддю «Торгово-промышленные стачки», що згодом вийшла окремою брошурою і стала першим в Російській імперії та другим у світі (після книги австрійського економіста Ф. Кляйнвехтера «Die Kartelle» (1883)) серйозним дослідженням процесу монополізації промисловості. У цій роботі вчений розцінював торговельно-промислові об'єднання як ринкове явище і доводив, що вони не можуть стати виразниками суспільних інтересів, оскільки «служують вираженням і провідником приватних і однобічних інтересів, з тією лише різницею, що ці однобічні інтереси будуть діяти не поодиночі, а як масова організована сила»³⁸⁰.

Проаналізувавши позитивні та негативні результати діяльності монопольних об'єднань (див. табл. 2.29), представники Київської політекономічної школи дійшли висновку, що при антимонопольному регулюванні варто зосередитися на боротьбі з негативними проявами та наслідками їхньої діяльності. Відтак можливі напрями зменшення негативного впливу монополій можна звести до чотирьох пунктів: забезпечення гласності в їхній діяльності; встановлення державою меж монопольного впливу; сприяння створенню монопольних контрорганізацій; розвиток конкуренції монополістами з боку державних підприємств.

Київські вчені критикували прихильників монопольних об'єднань. Зокрема, А. Антонович вбачав у їхній діяльності можливість усунення недоліків економічного ладу та сприяння в отриманні вигоди як підприємців, так і споживачів, і робітників, адже основний принцип їхньої діяльності полягає винятково в

³⁷⁹Финансовое обозрение. 1913. № 3. С. 2. Цитується за: Экономическая история России: учебник. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. С. 168.

³⁸⁰Пихно Д.И. Торгово-промышленные стачки: Доклад, читанный на заседании юрид. общ-ва, 13 апреля. Киев, 1885. С. 43.

отриманні капіталістами вигоди з підприємств³⁸¹. Попри це, подібні висновки вчених не поширювалися на аналіз діяльності залізниць, які на межі XIX–XX ст. були одним із ключових елементів інфраструктури і сприяли розвитку великого промислового виробництва. Представники Київської політекономічної школи були солідарними у питанні необхідності зосередження управління залізницями у руках держави, що фактично означало державну монополію на залізничний вид транспорту. Аналогічні винятки стосувалися лише ключових галузей, у яких вчені вбачали неоціненне народногосподарське значення і діяльність яких вимагала обов'язкового врахування суспільних інтересів, на відміну від орієнтації на підприємницьку вигоду. До таких вони зараховували також пошту та телеграф.

Таблиця 2.29

Оцінка діяльності монополій у дослідженнях представників Київської політекономічної школи

Негативні наслідки	Позитивні результати
<ul style="list-style-type: none">• неспроможність монополій точно розрахувати обсяги попиту на ринку;• відсутність піклування про інтереси трудящих верств та сприяння вирішенню соціальних проблем;• можливість тиску на уряд для реалізації монопольних інтересів, часто прямо протилежних суспільним;• нездатність монополій до встановлення порядку у господарському житті країни;• обмеження виробництва з метою підвищення цін на товари;• можливість гальмування науково-технічного прогресу шляхом скуповування патентів на винаходи, аби вони не дісталися	<ul style="list-style-type: none">• прихід на зміну анархії виробництва планомірного розвитку економіки капіталізму;• сприяння технічному прогресу завдяки впровадженню більш ефективної техніки;• покращення становища трудящих;• виникнення тенденції до гармонізації інтересів різноманітних класів і прошарків населення;• підвищення продуктивності праці;• вдосконалення організації виробництва;• зниження витрат виробництва продукції;• приклад ведення господарства для дрібних виробників;• зменшення ризиків коливання цін.

³⁸¹Железнов В.Я. Очерки политической экономии. 6-е изд., исп. и доп. Москва: Типография Т-ва И.Д. Сытина. 1908. С. 284–285.

конкурентам.

Джерело: розроблено автором.

Іншим важливим фактором економічного розвитку країни досліджуваного періоду була урядова митна політика. Це наочно ілюструє динаміка відсотка митного обкладання до цінності ввезених товарів (див. рис. 2.6).

З рис. 2.6 видно, що загальний відсоток обкладання, який становив у 1862 р. майже 1/5 вартості ввезених товарів, на межі 1860–1870-х років різко знижується до 12–13%, після чого починає неухильно зростати, доки до кінця століття не досягає 34–36%. Таким чином, митну політику цього періоду умовно можна поділити на два етапи: 1) перехід від заборонної системи до помірно-охоронної (тарифи 1850 р. і 1868 р.); 2) підвищення ставок мита практично на всі товари у 80-х роках XIX ст., які були об'єднані в загальному тарифі 1891 р. (що мав яскраво виражений охоронний характер).

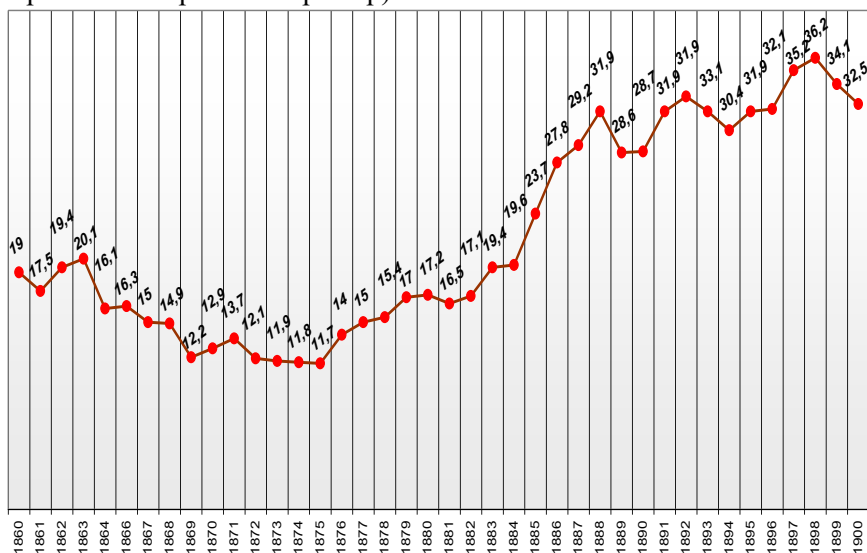


Рис. 2.6. Відсоток митного обкладання до цінності всіх ввезених товарів за 1860–1900 рр.,%

Джерело: розроблено автором за: Соболев М. Н. Таможенная политика России во второй половине XIX века. Томск: Типо-литография сибирского Товарищества печатного дела. 1911. С. 821–822.

М. Бунге, який, за словами В. Базилевича, «займав центристську позицію між фритредерами та протекціоністами»³⁸², вважав, що митні тарифи не можна виводити на суто протекціоністській основі. Навіть на початку своєї наукової діяльності, коли вчений був палким прихильником свободи промисловості, він писав, що «зниження мита може принести користь лише тоді, коли воно супроводжується методами, які схиляють до звільнення промисловості взагалі і до перетворення застарілої системи»³⁸³. Д. Піхно – учень М. Бунге – вважав, що, зупиняючись на виборі протекціоністської митної політики, остання обов'язково має бути найбільш надійним та найбільш економним варіантом, адже вона зумовлює тимчасові втрати промисловості. На практиці така політика має відповідати трьом головним принципам. За Д. Піхном, вона може застосовуватися, коли: 1) сповідує охоронні, а не фіскальні цілі у згоді з загальною системою податків та мит; 2) виправдана низьким рівнем розвитку господарства країни, або господарською апатією народу; 3) спроможна влучно визначити галузі, які потребують охорони та захисту від непосильної іноземної конкуренції³⁸⁴. Інший київський вчений-економіст К. Воблий, аналізуючи вчення протекціоністів та фритредерів, виокремив низку недоліків протекціоністської політики, зокрема такі: протекціонізм призводить до штучного насадження галузей господарства, не виправданого реальними потребами країни, відтак ці галузі мають тепличні умови і не можуть нормально розвиватися; відсутність вільної конкуренції викликає застій у промисловості, адже захищені митними тарифами фабриканти і заводчики не переймаються технічним прогресом на

³⁸²М. Бунге: сучасний дискурс / за ред. В.Д. Базилевича. Київ: Знання, 2005. С. 49.

³⁸³Бунге Н.Х. Промышленность и её ограничения во внешней торговле. Статья первая. *Отечественные записки*. 1857. Т. 110. № 2. С. 710.

³⁸⁴Піхно Д.И. О свободе международной торговли и протекционизме. Речь, читанная на торжественном акте Императорского Университета Св. Владимира 8-го января 1889 г. ординарным профессором Д.И. Піхно. Киев, Высочайше утвержденное Товарищество печатного дела и торговли И.И. Кушнерев и К^о в Москве, Киевское отделение. 1889. С. 23–24.

виробництві; ціни на товари внутрішнього ринку зростають³⁸⁵. З іншого боку, на думку вченого, протекціонізм виправданий для країн із нерозвинутою або малорозвинутою економікою, адже створення господарської самостійності потребує підвищення рівня розвитку різних галузей господарства, чого можна досягти веденням протекціоністської політики. Таким чином, вже із визначення протекціонізму як «системи торгової політики, яка прагне шляхом митних тарифів зберегти та захистити інтереси вітчизняної промисловості в боротьбі з іноземною конкуренцією»³⁸⁶, яке дає К. Воблий, ми бачимо, що вчений підтримував розумне застосування протекційних тарифів митної політики, яке має зумовлюватися як рівнем господарського розвитку кожної окремо взятої країни, так і її природними багатствами. Цю позицію підтримував інший представник Київської політекономічної школи М.М. Цитович, який вважав, що «завдання держави не можуть бути однаковими у народів, які стоять на різних щаблях культурного та суспільного розвитку»³⁸⁷.

О. Білімович у рецензії на книгу Д. Менделєєва «К познанию России» критикував автора за надання промисловості першочергово значення у господарській системі та за переконання, що лише промисловість може дати достаток і підняти землеробство шляхом митного покровительства. На відміну від автора рецензованої книги, вчений саме у сільському господарстві вбачав основу економіки Російської імперії, адже близько 70% населення (понад 87 млн осіб – за даними перепису населення 1897 р.³⁸⁸) годувалися землеробством. Саме тому він вважав неприпустимими високі протекційні митні тарифи, які, підтримуючи промисловість, важким тягарем лягали на селян: «Не в протекціонізмі, а саме в творчій діяльності з

³⁸⁵Воблий К.Г. Начальный курс политической экономии (история, теория и финансы). Киев, 1918. С. 194.

³⁸⁶Там само. С. 193.

³⁸⁷Цытович Н.М. Курс лекций по полицейскому праву (На правах рукописи). Киев: Типография Я.Б. Неймана, И.Т. Фельдзера и Ш.Б. Горенштейна. 1907. С. 116–117.

³⁸⁸Билимович А.Д. По поводу книги Д.И. Менделеева «К познанию России». Киев: Типография Императорского Университета Св. Владимира, 1907. С. 2.

облаштування правового та господарського життя селянства запорука миру, достатку та могутності Росії»³⁸⁹.

З-поміж інших представників Київської політекономічної школи найзначніший внесок у дослідження та розвиток підприємництва зробив її основоположник – М. Бунге. Вчений теоретично обґрунтував нагальну необхідність розбудови в країні сприятливого підприємницького середовища та показав найбільш ефективні і перспективні напрями розвитку приватного акціонерного підприємництва, а на практиці підвів під свої наукові ідеї і практичні рекомендації відповідну законодавчу базу. Спираючись на свої великі повноваження (М. Бунге займав високі державні посади міністра фінансів (1881–1886 рр.) та голови Комітету міністрів Російської імперії (1887–1895 рр.)), він повністю або частково втілював їх у життя. Саме завдяки його зусиллям у країні було створено базові умови для розвитку як приватного, так і державного підприємництва³⁹⁰.

У період перебування на міністерській посаді за сприяння М. Бунге проводиться податкова реформа: значно знижуються викупні платежі селян, ліквідується подушний податок, який консервував кругову поруку на селі та відсталі форми землеволодіння. Головним його недоліком було оподаткування не майна чи доходів, а особи, незалежно від її платоспроможності. Наступним кроком, який відповідав методам історичної школи та ліберально-фритредерським поглядам, притаманним ученому, запроваджується прибутковий податок, який мав на меті стимулювати приватну ініціативу та розвиток конкурентних відносин.

У своїх теоретичних розробках М. Бунге виступав за реформування податкової системи таким чином, аби підвищити народний достаток, прекрасно розуміючи, що подушна подать стоїть на заваді нагромадженню капіталу в сільському господарстві, розвитку його на ринкових засадах та піднесенню економіки

³⁸⁹Там само. С. 16.

³⁹⁰Більш докладно див.: М. Бунге: сучасний дискурс / за ред. В.Д. Базилевича. Київ: Знання, 2005. С. 41–55, 155–178; Степанов В.Л. Н.Х. Бунге: судьба реформатора. Москва: РОССПЭН, 1998. 398 с.

загалом. При проведенні податкових реформ учений прагнув залучити нові ресурси, усунути нерівність в оподаткуванні й розходження між податними і неподатними верствами населення. Важливість ролі держави, при цьому, полягала у винятковій спроможності уряду забезпечити політичну і фінансову могутність країни, не порушуючи корінних засад державного господарства, справедливості в розподілі податків, бережливості і порядку у видатках.

Проведені податкові реформи мали на меті сприяння більш раціональному розподілу обов'язкових платежів та вносили в податкову систему принцип рівності перед законом всіх класів суспільства. За рахунок їх проведення було збільшено надходження до бюджету, а за допомогою зниження подушних податей реформатор значно полегшив долю селян. М. Бунге вдалося переконати урядові кола у перевагах прибуткового податку, проте стосовно реформування податкової системи на капіталістичних засадах варто відзначити, що позитивні зрушення стосувалися переважно діяльності вченого, адже його міністерство викликало гостру критику з боку консервативних кіл, а подальша політика уряду залишила селян у ярмі непрямих податків.

Реформа 1861 р. звільнила селян, і, як зазначалося вище, створила для промисловості ресурс вільної робочої сили, проте було відсутнє інституційне забезпечення ринку праці, яке б регулювало і забезпечувало умови найму на роботу та умови праці. Фактично до початку 80-х років XIX ст. робітники Російської імперії, а разом і України залишались без законодавчого захисту (останній був присутній лише в кількох значно застарілих і неузгоджених між собою постановках, яких майже не дотримувалися в реальному житті за відсутності фабричної інспекції). Завдяки М. Бунге в Російській імперії було впроваджене фабричне законодавство, яке відображало соціальну спрямованість ринкових перетворень, їх підпорядкування завданням підвищення життєвого рівня широких верств населення як одного з принципів, покладених в основу ринкових реформ, ініційованих М. Бунге. Він вбачав успішний економічний розвиток у покращенні умов праці робітників, підвищенні їхньої заробітної плати, рівня культурного розвитку тощо. Адже в пореформений період робітники працювали в жаклих умовах, при цьому широко

використовувалась праця дітей, які в останні години роботи «бувають до того стомлені, що працюють несвідомо, ледьтримаються на ногах, і, повертаючись додому, буває не мають сил повечеряти, і поспішають швидше заснути»³⁹¹. Тож соціальні аспекти розвитку підприємництва, врегулювання відносин найманої праці та капіталу перебували у фокусі теоретичних досліджень і практичної діяльності М. Бунге та його послідовників.

Представники української економічної думки другої половини XIX – початку XX ст. серед інших питань, які включає теорія підприємництва³⁹², розробляли питання впливу ендогенних та екзогенних факторів. Ці розробки і сьогодні є важливою складовою теорії підприємництва. Так, в сучасних дослідженнях розглядається ціла низка чинників, які, попри наявність в економічній літературі різних поглядів, можна певним чином згрупувати. До зовнішніх включають природно-демографічні, соціально-культурні, технологічні, економічні, інституційні, правові та політичні, а до внутрішніх – розвиненість відносин власності та особливості внутрішньої організації господарських осередків, особливості ієрархічної структури, форму і характер управління організацією тощо.

Київські вчені-економісти визначали такі чинники розвитку підприємництва: зміни законодавства та досконалість правових норм (зокрема стосовно законів про власність, про товариства, договори, фабричне законодавство тощо), державне втручання в економіку, інвестиційне забезпечення, підприємницьку активність і господарську самостійність населення. Особлива роль відводилась банківському кредиту, який значно скорочував потребу в грошах. Кредит чинив вплив на всі форми підприємництва різних масштабів. Своім існуванням йому були зобов'язані великі промислові підприємства, залізниці, канали, пароплавство тощо, а існування

³⁹¹Туган-Барановский М.И. Русская фабрика в прошлом и настоящем. Историко-экономическое исследование. Санкт-Петербург, 1900. Т. 1. Историческое развитие русской фабрики в XIX веке. С. 386.

³⁹² Кудласевич О.М. Українські джерела теорії підприємництва: монографія/ НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогноз. НАН України». Київ, 2014. С. 61–100.

спрощених форм кредиту, на думку вчених, сприяло поширенню початкових (примітивних) форм підприємництва.

Важливе значення вчені надавали світовому досвіду підприємництва та загальносвітовим тенденціям економічного розвитку.

Підкреслюючи, що вітчизняне підприємництво має всі можливості для успішного функціонування, вони вказували на необхідність звернення до наявного світового досвіду як однієї з умов уникнення помилок. Виокремлення культурно-історичних факторів, як-от: звичаї, мораль, освіченість, історичний розвиток тощо, – дозволяють говорити про прихильність київських вчених до методології німецької історичної школи та теоретичну спорідненість цих наукових шкіл у трактуванні ролі неекономічних чинників господарського розвитку.

У дослідженнях представників Київської політекономічної школи особливе місце відводилось підприємцю та духу підприємливості як здатності підприємця особливим чином поєднувати фактори виробництва (землю, працю та капітал). Дослідження сил природи спершу давало можливість застосовувати їх у виробничій діяльності та з плином часу людина навчилась керувати цими силами, про що говорить застосування сили пару та електроенергії на виробництві. Київські вчені писали про те, що можливості використання сил природи у виробничому процесі ще не вичерпані і саме від людини-підприємця залежить подальший розвиток господарства на основі застосування останніх розробок науки та техніки. Варто зауважити, що київські вчені розглядали дух підприємливості як основний внутрішній чинник розвитку підприємництва, який постійно дає нову поживу господарській діяльності та відкриває нові шляхи і здійснює нові завоювання у всіх галузях господарства³⁹³.

Історико-економічний аналіз ендогенних та екзогенних чинників розвитку підприємництва дозволяє зробити висновок про співзвучність ідей Київської політекономічної та німецької

³⁹³Пихно Д.И. Основания политической экономии. Выпуск первый. Пособие к лекциям профессора университета св. Владимира Д.И. Пихно. Киев: Высочайше утвержденное Товарищество печатного дела и торговли И.И. Кушнерев и Ко в Москве, Киевское отделение. 1890. С. 69.

історичної шкіл, зокрема в частині застосування історичного підходу до дослідження господарських явищ та процесів, і надання важливого значення культурному середовищу в питанні розвитку господарства країни на ринкових засадах. Київські вчені наблизилися до сучасного трактування, виокремивши чинники розвитку підприємництва, які можна згрупувати у політико-правові, економічні, технологічні та природно-демографічні.

На межі XIX–XX ст. значний вплив на розвиток підприємництва здійснювала розбудова інфраструктури як сукупності елементів, що полегшують рух потоків товарів та послуг від продавця до покупця³⁹⁴. Зокрема це стосувалося бурхливого будівництва залізничної мережі того періоду, що зробило останню ключовим елементом інфраструктури ринкового господарства. Залізниця відіграла важливу роль у промисловому перевороті та дала потужний поштовх до розвитку як торгівлі та виробництва, так і окремих регіонів, вивівши їх на загальноімперський рівень. Це лише посилювало дискусії вченої спільноти стосовно проблем розвитку цього виду транспорту, які велися з часів появи перших колій у 1830-х роках. Відтоді змінився характер дискусій – вже не виникало питання про доцільність будівництва залізниць. Фокус уваги змістився на теоретичне обґрунтування вибору форми власності та джерел фінансування для підприємств цієї галузі, необхідності державного регулювання залізничних тарифів (перевізної плати), питання внутрішньої та міжгалузевої конкуренції, ціноутворення тощо. Активну участь в цих дискусіях брали представники Київської політекономічної школи. Вони виявили широку обізнаність у питаннях становлення залізничного господарства в провідних країнах світу та обґрунтували висновки, які витримали перевірку часом. Розробки київських учених-економістів ми зустрічаємо як у авторських курсах (М. Бунге, А. Антоновича, Д. Піхна, М. Цитовича та ін.) з політичної економії та поліцейського права, так і в окремих

³⁹⁴ Інфраструктура. *Словник сучасної економіки Макміллана* / пер. з англ. О. Мороз, Т. Мороз; голов. ред. Д.В. Пірс. 4-те вид. Київ: АртЕк, 2000. С. 206–207.

працях, присвячених цій проблематиці, які варіюють від науково-публіцистичних газетних статей до докторських дисертацій.

Засновник Київської політекономічної школи – М. Бунге писав, що залізниці отримали «значення органу людських відносин і панівного засобу для перевезення товарів у Старому та Новому світі» і стали «умовою добробуту і окремих сіл і цілих царств»³⁹⁵, а XIX ст. назвав століттям «розвитку та встановлення міжнародних засобів сполучення»³⁹⁶, віддаючи при цьому не останню роль залізницям. Д. Піхно вважав, що «залізниці є найбільш колосальним творінням колосальної техніки XIX століття»³⁹⁷ і що про них «мало сказати, що вони великі підприємства; це – промислові колоси, які, завдяки своїм величезним силам, знаходяться у винятковому становищі»³⁹⁸. Для усвідомлення такого виняткового положення залізниць та переваг їх над іншими видами транспорту варто окреслити економічну значущість, якої київські вчені надавали шляхам сполучення. Так, К. Воблий називав засоби сполучення «артеріями народного господарства, якими циркулюють товари»³⁹⁹, а А. Антонович відносив їх до «найбільш капітальних питань народної економії»⁴⁰⁰, розвиток яких здійснює прямий вплив на економічний побут країни, та погоджувався з думкою економістів, які у розвитку засобів сполучення бачили мірило культури країни⁴⁰¹.

³⁹⁵Бунге Н.Х. Политико-экономическое обозрение 1855–1857 годов. Железные дороги земного шара. *Отечественные записки*. 1858. Т. СХVII. № 4. С. 372.

³⁹⁶Бунге Н.Х. Полицейское право. Государственное благоустройство. Т. II. Курс читанный в Университете Св. Владимира профессором Н. Бунге. Киев: В университетской типографии. 1877. С. 109.

³⁹⁷Пихно Д.И. Железнодорожные тарифы: Опыт исследования цены железнодорожной перевозки. Киев: Типо-литография И.Н. Кушнерева и К^о, 1888. С. 18.

³⁹⁸ Там само. С. 62.

³⁹⁹Воблый К.Г. Начальный курс политической экономии (история, теория и финансы). Киев, 1918. С. 184.

⁴⁰⁰Антонович А.Я. Курс политической экономии: Лекции читанные в университете Св. Владимира профессором А.Я. Антоновичем. Киев: В университетской типографии, 1886. С. 606.

⁴⁰¹Там само. С. 607.

М. Бунге виділяв чотири головні властивості, які визначають переваги різноманітних шляхів сполучення. Серед них: правильність (під якою вчений розумів регулярність), швидкість, безпека та дешевизна перевезень. І саме залізницю з-поміж усіх видів сполучень він позиціонував як найкращу, адже вважав, що вона може поєднати в собі як правильність зі швидкістю, так і дешевизну з безпекою⁴⁰². Близькою була оцінка залізничного транспорту Д. Піхном. Він виокремив три моменти, які визначають важливість залізниць. По-перше, залізниці, на відміну від інших шляхів сполучення, поєднують у собі всі три фактори перевезення – шляхи, перевізні апарати та рухому силу, – що автоматично робить їх завершеними перевізними установами, які володіють всіма засобами для здійснення перевезення та здійснюють всі операції, з яких складається транспорт. До вищезгаданих трьох факторів перевезення А. Антонович додавав ще й четвертий – управління, яке включало комерційне, технічне та поліцейське управління⁴⁰³. По-друге, стверджує Д. Піхно, залізниці є універсальними перевізниками, адже зручні як для масового транспорту, так і для дрібних посилок. І, по-третє, досконалість економічної та технічної організації залізниць дозволяє їм стати найбільш якісним, швидким, зручним, безпечним, регулярним та дешевим видом транспорту, а наявність інших шляхів сполучення слабо зменшить потребу в залізницях⁴⁰⁴.

Зі свого боку А. Антонович назвав три параметри, за якими можна оцінювати засоби сполучення: швидкість, регулярність/постійність, вартість перевезень. На думку вченого, залізниця є безсумнівним лідером по перших двох параметрах, адже швидкість руху на ній значно перевищує швидкість водного

⁴⁰²Бунге Н.Х. Полицейское право. Государственное благоустройство. Киев: В университетской типографии. 1877. Т. II. Курс читанный в Университете Св. Владимира профессором Н. Бунге. С. 110, 112.

⁴⁰³Антонович А.Я. Курс политической экономии: Лекции читанные в университете Св. Владимира профессором А.Я. Антоновичем. Киев: В университетской типографии, 1886. С. 612–613.

⁴⁰⁴Пихно Д.И. Железнодорожные тарифы: Опыт исследования цены железнодорожной перевозки. Киев: Типо-литография И.Н. Кушнерева и К°, 1888. С. 16–17.

транспорту та транспорту, який рухається по простих дорогах. Рівень регулярності дозволяє наперед розрахувати кожну годину та кожну хвилину руху, чим не могли похвалитись ґрунтові, шосейні та водні шляхи, оскільки зазнавали великого впливу погодних умов: снігові заноси, багно та сезонне замерзання поверхні. Натомість за дешевизною водний транспорт значно переважає залізничні перевезення. Вчений влучно зазначив, що швидкість є пріоритетною не для всіх товарів, деякі за ключовий критерій у виборі шляху сполучення приймають дешевизну. Це стосується більш дешевших товарів, які не потребують швидкого збуту та мають великі запаси. К. Воблій звів народногосподарське значення залізниць до чотирьох пунктів: 1) більш сприятливий для господарської діяльності розподіл населення; 2) полегшений доступ до нових земель; 3) вирівнювання цін на товари в різних районах; 4) більш рівномірний розподіл капіталу⁴⁰⁵. Окремо вчений назвав значення залізниць для розвитку промисловості, яке полягало у можливості рейкового шляху перевозити на далекі відстані громіздкі та дешеві товари такі як вугілля, руда, будівельні матеріали тощо.

Перелічені вченими властивості залізничного транспорту дозволяють говорити про усвідомлення ними його важливого місця у розбудові господарства на ринкових засадах. У будівництві розгалуженої залізничної мережі вони бачили потужний чинник створення національного ринку, зростання господарської активності та полегшення ділової комунікації.

М. Бунге розкрив значення залізниць у міжнародних зв'язках, виокремивши головні результати, які досягаються їхньою діяльністю і поділив їх на п'ять категорій – політичні (сприяння в утворенні та скріпленні більш обширних держав, полегшення в об'єднанні родинних племен, утворення більш надійних духовних та господарських зв'язків між окремими областями), адміністративні (полегшення завдань управління, якому стає легше приводити до виконання заплановані заходи, переслідувати та попереджати злочини тощо, а отже, зменшення необхідності у дрібних

⁴⁰⁵Воблій К.Г. Начальный курс политической экономии (история, теория и финансы). Киев, 1918. С. 185.

адміністративних поділах території), військові (зміна умов мобілізації військ та ведення війни завдяки полегшенню переміщення та можливості зосередження великих армій), господарські (збереження господарських сил та посилення їх продуктивності через зростання швидкості руху та пониження плати за перевезення пасажирів і товарів) та цивілізаційні (зближення людей внаслідок зменшення часу, необхідного для поширення та обміну досягненнями науки та техніки)⁴⁰⁶. Така класифікація результатів діяльності залізниць найбільш повно та вдало окреслює їхнє значення для різних аспектів життя суспільства. В ній відображено не лише господарське, а й важливе соціальне та цивілізаційне значення залізничного транспорту, який зменшує відстань між культурами та народами і дозволяє людині за декілька років дізнатися те, на що раніше не вистачало цілого життя.

Слід розуміти, що представники Київської політекономічної школи не ідеалізували впливи та наслідки діяльності залізниць і поряд з позитивними результатами виокремлювали також їхні недоліки, пов'язані з такими соціально-економічними змінами:

- зосередження населення у небагатьох містах і втрата значення проміжних міст, які знаходилися на шляху між головними центрами;
- поява серед населення нового рухливого елемента, який потребує більшої уважності поліцейського управління;
- підвищення цін на предмети споживання в продуктивних містах, які були позбавлені збуту, тому на скільки виграють виробники, на стільки програють споживачі, які живуть на постійний дохід⁴⁰⁷.

На останній момент звертали увагу всі представники Київської політекономічної школи. Деякі дослідники говорили про вирівнювання цін між окремими регіонами, інші – між країнами, однак це явище отримувало різні оцінки. Так, К. Воблий вбачав у ньому позитивний вплив на господарський розвиток, натомість

⁴⁰⁶Бунге Н.Х. Полицейское право. Государственное благоустройство. Киев: В университетской типографии. 1877. Т. II. Курс читанный в Университете Св. Владимира профессором Н. Бунге. С. 121–124.

⁴⁰⁷Там само. С. 124.

М. Бунге – негативний. На рис. 2.7 бачимо, що в порівнянні з 1820-ми роками, у 1860-х роках для Англії ціна на пшеницю зменшилась на 1,45 гульдена за гектолітр, а от для Австрії навпаки – зросла на 3,52 гульдена за гектолітр, тобто майже на 45%. Варто розуміти, що це явище можна оцінювати по-різному залежно від особливостей галузі господарства конкретного регіону/країни та вектора зміни цін. Так, для врожайних регіонів вирівнювання цін може мати негативний характер, оскільки ціни будуть нижчі, ніж за відсутності широкого ринку збуту, а для неврожайних – позитивний, адже ціни будуть знижуватися за рахунок поставок із урожайних регіонів.

Зазначені переваги та результати діяльності залізниць, виокремлені київськими вченими-економістами, мають практичний характер. Поряд із ними варто відзначити думку О. Білімовича про важливу наукову роль вивчення товарного руху на залізницях. Вчений пояснив її через можливість визначення на основі такого дослідження комплексу показників: 1) впливу залізниць на виробництво, обмін та споживання різноманітних товарів, 2) залежності господарських інтересів різних суспільних груп та окремих частин країни – користувачів рейкової мережі – від залізничного транспорту⁴⁰⁸.

Стрімке розширення залізничної мережі в останній третині XIX ст. зробило її ключовим елементом інфраструктури ринкового господарства, здатного інтенсифікувати розвиток підприємництва. Адже залізниця здійснює збут для всіх виробництв, як наслідок, впливає на поживлення виробничої діяльності, викликаючи до життя

⁴⁰⁸Білімович А.Д. Товарное движение на русских железных дорогах. Статистическое исследование. Киев: Тип. Императорского Университета Св. Владимира, 1902. С. II–III.

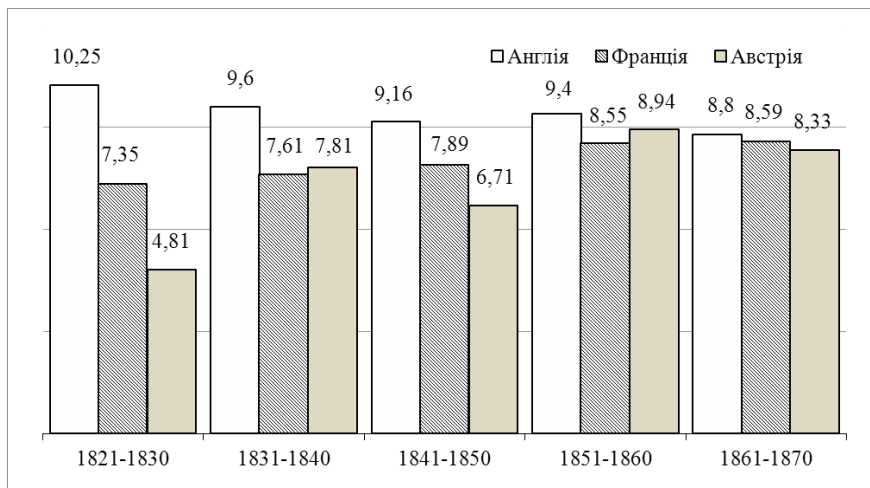


Рис. 2.7. Ціни на пшеницю в австрійських гульденах за гектолітр, 1821–1870 рр.

Джерело: розроблено автором за: Железнов В.Я. Очерки политической экономии. 6-ое изд., исп. и доп. Москва: Типография Т-ва И.Д. Сытина. 1908. С. 499.

те, що сама ж буде перевозити. На цю особливість залізничного транспорту звернув увагу М. Бунге. Аналізуючи працю свого сучасника та дослідника залізничного господарства Фірека, вчений зауважив момент, який сам Фірек не пов'язав із причинами, що зменшують середній дохід залізниць, а саме: розрахунок не на негайний прибуток, а на віддалений⁴⁰⁹. Ця риса була характерна для залізничної мережі у США, де на відміну від європейських країн з їхнім прагненням з'єднати важливі торговельні міста залізниці проводилися туди, де лише згодом планувалася побудова міст. Так, залізниці прокладалися навіть у «найглухіші» місця з надією на швидке їх пожвавлення, і вже через декілька років виникали цілі міста, з'являлися та швидко розвивалися фабрики та заводи, піднімалося землеробство, а залізниця, відповідно, отримувала доходи від економічної діяльності, яку сама ж і уможливила. Йдеться не тільки про розширення внутрішнього ринку, а й про

⁴⁰⁹Бунге Н.Х. Политико-экономическое обозрение 1855–1857 годов. I. Железные дороги земного шара. *Отечественные записки*. 1858. Т. СХVII. № 4. С. 391.

«перенесення» ринкових відносин, ліквідацію феодалських залишків натурального господарства. Вступаючи в полеміку з російським економістом О. Чупровим, М. Бунге запропонував зазначену рису розглядати як ключову при аналізі відмінностей фабрики та залізниці як господарських одиниць, відкидаючи інші на кшталт монопольного характеру, який мають як залізниці, так і фабрики, з різницею лише в термінах можливої реалізації⁴¹⁰.

Підкреслюючи важливу роль залізниць у розвитку господарства на капіталістичних засадах, київські вчені також приділили увагу значенню Південно-Західного краю, міст України, в тому числі Києва, як осередків торгівлі. Проводячи аналогію із вченням Фрідріха Ліста, який у залізницях вбачав запоруку політичної єдності Німеччини, М. Бунге у своїй статті в газеті «Киевлянин» розкрив роль залізничного транспорту як органічного зв'язуючого елемента господарства всієї Росії, адже «тяжіння Росії до Півдня неминуче, і чим менше при цьому буде втрати сил від марного тертя, тим швидшим буде наш економічний розвиток, і тим швидше зникнуть наші сепаратистські прагнення, тому що всі здорові сили суспільства знайдуть, у сфері законних розумних інтересів, достатній простір для своєї діяльності»⁴¹¹. Про це М. Бунге писав у середині 1860-х років, ще до «засновницької гарячки» в цій галузі, яка стимулювала швидке зростання промисловості. А статистичний матеріал доводить правильність його думки, адже до кінця ХІХ ст. Південь України перетворився на основну паливно-металургійну базу імперії. Сюди перемістилися центри ряду галузей важкої індустрії: кам'яновугільної (в 1900 р. – 68,9% імперського видобутку вугілля (Донбас)); залізорудної (57,2%); металургійної (52%)⁴¹². Вже

⁴¹⁰Бунге Н.Х. Монополия железнодорожного царства и ее ограничения. Рецензия на книгу: Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношение к интересам страны. Сочинение А. Чупрова. Москва, 1875. *Вестник Европы*. 1876. № 3, март. С. 343.

⁴¹¹Бунге Н.Х. Значение железных дорог для Юго-Западного края. *Киевлянин*: литературная и политическая газета Юго-Западного края. 1864. 12 сентября, № 32. С. 2.

⁴¹²Дерев'янкін Т.І. Промисловий переворот в Україні в контексті формування ринку. *Історія народного господарства та економічної думки України*: зб. наук. пр. Київ, Тернопіль, 1998. Вип. 30. С. 55.

до 1913 р.із двох основних імперських районів, Домбровського та Донбасу, першість перейшла до останнього (рис. 2.8.), що стало можливим в тому числі і завдяки розвитку мережі залізниць.

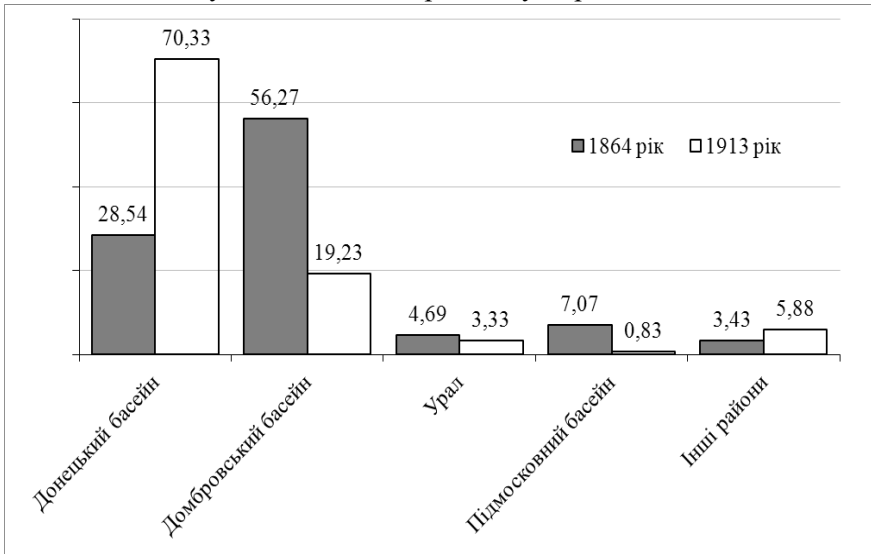


Рис. 2.8. Питома вага всеросійського видобутку вугілля основних басейнів, 1864–1913 рр.,%

Джерело: розроблено автором за: Общий обзор главных отраслей горной и горнозаводской промышленности. Петроград: Типография И. Флейтмана, 1915. С. 233.

М. Бунге наголошував також на зручності ландшафту України, який дозволить здешевити полотно залізниць, за рахунок відсутності потреби у великій кількості тунелів, мостів та величезних насипів⁴¹³. Вчений звернув увагу на важливу торговельну роль України на межі 50–60-х років XIX ст., а вже наприкінці століття можна було спостерігати вищі темпи зростання довжини залізниць і обсягів перевезень на території України, ніж загалом по залізничній мережі Росії. При цьому по європейській частині Російської імперії

⁴¹³Бунге Н.Х. Политико-экономическое обозрение 1855–1857 годов. Часть I. Железные дороги земного шара. *Отечественные записки*. 1858. Т. CXVII. № 4. С. 403.

пролягало 83% колій, значна частка яких припадала саме на Україну⁴¹⁴.

Розуміючи всю важливість залізничної мережі для розвитку господарства, представники Київської політекономічної школи були солідарні в питанні необхідності регулювання управління залізницями з боку держави. Їхні розробки в цьому напрямі чи не найбільшою мірою стосувалися регулювання величини залізничних тарифів, найбільш ґрунтовне дослідження яких здійснив Д. Піхно, присвятивши цьому питанню докторську дисертацію «Железнодорожные тарифы: Опыт исследования цены железнодорожной перевозки» (1888). Варто зауважити, що у Російській імперії до кінця 80-х років XIX ст. існувало майже необмежене самостійне встановлення тарифів. Державна монополія на залізничні тарифи була введена лише в 1889 р. До цього залізничні «королі» в перегонах за надприбутками, володіючи монополією на ці перевезення, «чинили свавілля в системі тарифів і на власний розсуд встановлювали класифікацію та номенклатуру вантажів»⁴¹⁵. В результаті такої діяльності, за словами С. Вітте, в тарифах був повний хаос⁴¹⁶. Київські вчені, розуміючи цю проблему, пропонували вважати цінність вантажу загальним мірилом при визначенні тарифів, інакше останні будуть несправедливими.

М. Бунге у своїй праці «Полицейское право» вказав на переваги державного управління залізницями, яке уможливить будівництво мережі доріг за єдиним планом, уніфікацію тарифів та загальну систему адміністративного управління, менші фінансові витрати тощо. Також вчений наголошував на необхідності послідовного вивчення проблеми та розробки плану дій, який би враховував економічні особливості регіонів та фінансові можливості країни і чітко його притримуватись. Така виражена позиція вченого цілком відповідає уявленням про важливе суспільне та господарське значення залізниць. Підтримуючи позицію М. Бунге щодо

⁴¹⁴ Хахлюк А.М. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи: монографія. Київ: Кондор, 2009. С. 38.

⁴¹⁵ Степанов В.Л. Н.Х. Бунге: судьба реформатора. Москва: РОССПЭН, 1998. С. 101.

⁴¹⁶ Вітте С.Ю. Воспоминания. Москва: Директ-Медиа, 2014. Том. 1. С. 224.

необхідності регулювання державою розвитку залізниць, А. Антонович пояснював це насамперед важливою роллю цього виду транспортного сполучення у житті суспільства. Тому, за його словами, «навіть у тих випадках, коли залізниці влаштовуються за рахунок приватних коштів, без будь-якої допомоги з боку держави, тарифи мають бути контрольовані державою»⁴¹⁷. Аналогічної позиції притримувався і М. Цитович, який вважав, що залізниці не можуть перебувати під повним контролем приватного підприємництва. Натомість держава має будувати та експлуатувати залізничні шляхи, а «якщо вже вони належать приватним підприємцям, то повинні, принаймні, підлягати контролю держави в суспільних інтересах»⁴¹⁸. Вчені наголошували на першочерговому значенні суспільних інтересів у питанні управління залізничною справою, тому правильність їхніх позицій не викликає сумнівів.

Доповненням до зазначених поглядів стали положення, висловлені В. Железновим на користь необхідності регулювання у зазначеній сфері на базі державної, а не приватної власності:

- держава, маючи пріоритетне право у формуванні мережі залізниць, має забезпечити досягнення найкращого господарського результату за найменших витрат, не ставлячи розвиток галузі в залежність від примх приватних підприємців;
- тільки держава в змозі скоординувати мережу залізниць з метою стимулювання важливих галузей промисловості на відміну від приватних підприємців, метою яких є отримання якомога вищих доходів;
- уникнення посередництва у будівництві залізниць, коли фактично приватні компанії здійснювали його за рахунок великих обсягів субсидій;
- стратегічне та загальнокультурне значення залізниць⁴¹⁹.

⁴¹⁷Антонович А.Я. Курс политической экономии: Лекции читанные в университете Св. Владимира профессором А.Я. Антоновичем. Киев: В университетской типографии, 1886. С. 632.

⁴¹⁸Цытович Н.М. Курс лекций по полицейскому праву (на правах рукописи). Киев: Типография Я.Б. Неймана, И.Т. Фельдзера и Ш.Б. Горенштейна. 1907. С. 58.

⁴¹⁹Железнов В.Я. Очерки политической экономии. 6-е изд., исп. и доп. Москва: Тип. Т-ва И.Д. Сытина. 1908. С. 508–511.

Не можна також забувати, що величина тарифів впливає на розвиток економіки загалом, оскільки послугами залізниць користуються практично всі галузі промисловості і всі верстви населення. Тому «зосередження такої влади в одних руках, які розпоряджалися б нею «комерційно», встановлюючи на свій розсуд норми провізних плат, створило б такий економічний абсолютизм, який не може не вселяти страху»⁴²⁰. Саме тому задовольнити суспільний інтерес у встановленні тарифів зможе лише державна система тарифів, в основу якої має бути закладений принцип платіжної здатності вантажів і витрати провезення. Для цього слід «виробити спільну тарифну схему, поступово видозмінювати її відповідно до вимог життя»⁴²¹. Отож, представники Київської політекономічної школи вважали, що, враховуючи сутність залізничного транспорту, найкращою формою його організації (як системи підприємств) необхідно визнати зосередження управління залізницями у руках держави, і при цьому, як зазначав Д. Піхно, держава не повинна керуватися будь-якими комерційними міркуваннями.

Для отримання найкращого результату від розвитку підприємницької діяльності кийські вчені-економісти наполягали на системному вирішенні питань організації та розбудови шляхів сполучення. Тому необхідну умову здійснення найбільш корисного впливу залізничного транспорту на господарське життя країни вони вбачали в оптимальному облаштуванні під'їзних шляхів. З цього приводу вдало висловився А. Антонович, порівнюючи штучно створювану мережу залізниць із природною мережею водних сполучень, – «великі ріки тому і великі, бо існують мілкі джерела води, які їх живлять. Так само і великі шляхи сполучення можуть правильно функціонувати лише тоді, коли в країні правильно і систематично організовано середні та малі шляхи»⁴²².

⁴²⁰Піхно Д.И. Железнодорожные тарифы: Опыт исследования цены железнодорожной перевозки. Киев: Типо-литография И. Н. Кушнерева и К°, 1888. С. 240.

⁴²¹Там само. С. 255.

⁴²²Антонович А.Я. Курс политической экономии: Лекции читанные в университете Св. Владимира профессором А.Я. Антоновичем. Киев: В университетской типографии, 1886. С. 621.

Представники Київської політекономічної школи розкрили значущість залізниць для розвитку господарства на капіталістичних засадах, а отже, і розвитку підприємництва, виокремивши переваги залізничного виду транспорту над іншими та обґрунтувавши їхню важливу економічну роль. Вчені усвідомлювали необхідність регулювання діяльності залізниць з боку держави, яка могла забезпечити реалізацію не лише більш вигідних у торговому сенсі проектів залізничних мереж (пріоритетних для комерційних інтересів), а й інших – менш вигідних, проте значно більш соціально значущих.

Аналіз праць представників Київської політекономічної школи на предмет інституційного забезпечення розвитку промислового підприємництва засвідчив значну зацікавленість цією проблемою, ґрунтовне розроблення широкого кола питань та позицію вчених, відповідно до якої держава має сприяти та підтримувати розвиток промислового підприємництва⁴²³. Дослідження розробок М. Бунге, А. Антоновича, О. Білімовича, Д. Піхна в галузі митно-тарифної політики та регулювання діяльності монополій показало, що вони були противниками створення «теплих» умов для окремих галузей промисловості, які позбавлятимуть підприємців стимулів до конкуренції, тому виступали проти тривалої охоронної митної політики, і вважали за необхідне боротися лише з негативними проявами та наслідками діяльності монополій. Представники Київської політекономічної школи обстоювали необхідність врахування специфіки соціально-економічного розвитку кожної країни та її розгляду в процесі історичної еволюції, були прихильниками поєднання ринкового господарства та активного втручання держави в економіку. Актуальність надбань української економічної думки другої половини ХІХ – початку ХХ ст., зокрема вчених – представників Київської політекономічної школи, визначає необхідність їхнього вивчення та переосмислення при розробленні економічних реформ з обов'язковим врахуванням сучасного стану та специфіки розвитку господарства.

⁴²³ Курбет О.П. Представники Київської політекономічної школи про створення інституційних умов становлення та розвитку промислового підприємництва. *Історія народного господарства та економічної думки України*: зб. наук. праць. 2016. Вип. 49. С. 275–288.